



제418회 국회 (정기회)
제10차 국토교통위원회

자동차관리법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈자동차정비업자의 중고부품 등 사용의무 신설 등〉
■ 박희승의원 대표발의(의안번호 제2203924호)

2024. 11.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 곽 현 준

목 차

□ 박희승의원 대표발의(제2203924호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	3
1. 자동차정비업자의 중고부품 등 사용의무 신설 등(안 제58조제5항)	3

□ 박희승의원 대표발의(의안번호 제2203924호)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 박희승의원 등 14인

2. 제 안 일 : 2024. 9. 11.

3. 회 부 일 : 2024. 9. 12.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 자동차정비업자는 정비에 필요한 신부품, 중고부품 또는 재생부품 등을 정비 의뢰자가 선택할 수 있도록 알려주고 중고부품 또는 재생부품을 사용하여 정비할 경우 그 이상 여부를 확인하도록 하고있음.

그러나 실제 현장에서는 정비 의뢰자가 부품을 선택할 수 있다는 사실이 명확히 안내되지 않는 경우가 많고, 미국, 유럽, 일본 등 해외에서는 중고차에는 중고부품 사용을 권장하고 있으나 국내에서는 대다수가 신부품으로 교체되어 소비자 선택권을 침해할 뿐 아니라 이는 보험료 인상 요인의 하나로 작용하고 있음.

한편, 최근 보험개발원 발표에 따르면 자동차 수리비 청구금액은 3년 간 매년 늘고 있으며 2021년 약 79만원이던 건당 수리비 청구액은 지난해 86만원까지 오르며 약 8.5% 증가했으며 통계청의 자동차수리

비지수도 113.74로 10년 전보다 21% 가량 늘어나는 등 자동차 보험료 인상 가능성이 제기되고 있음.

이에 자동차정비업자는 부품 등을 정비 의뢰자가 선택할 수 있도록 알려줄 때 차량의 연식, 부품의 사용기간 등을 우선적으로 고려하여 안내하도록 하며, 자동차 제조사의 의무부품 보유기간인 8년이 경과한 차량의 경우 감가상각, 단종 등을 고려하여 중고부품 등을 사용하도록 하며, 중고부품 등을 사용할 경우 그 이상 여부를 확인한 후 정비 의뢰자가 인지할 수 있도록 함으로써 소비자의 권리를 보호하고 불필요한 보험료 인상 요인을 억제하는 동시에 자원 재활용을 통한 탄소 저감과 환경 보호에도 기여하고자 함(안 제58조제5항).

Ⅲ. 검토의견

1. 자동차정비업자의 중고부품 등 사용의무 신설 등(안 제58조)

가. 개정안의 내용

개정안은 자동차정비업자는 부품 등을 정비 의뢰자가 선택할 수 있도록 알려줄 때 차량의 연식, 부품의 사용기간 등을 우선적으로 고려하여 안내하도록 하고, 자동차 제조사의 의무부품 보유기간인 8년이 경과한 차량의 경우 감가상각, 단종 등을 고려하여 중고부품 등을 사용하도록 하며, 중고부품 등을 사용할 경우 그 이상 여부를 확인한 후 정비 의뢰자가 안전성을 인지할 수 있도록 하려는 것임.

현행	개정안
제58조(자동차관리사업자 등의 고지 및 관리의 의무 등) ① ~ ④ (생략) ⑤ 자동차정비업자는 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다. 1.2. (생략) <u><신설></u>	제58조(자동차관리사업자 등의 고지 및 관리의 의무 등) ① ~ ④ (현행과 같음) ⑤ ----- -----. 1.2. (현행과 같음) <u>2의2. 제2호에 따라 부품 등을 정비 의뢰자가 선택할 수 있도록 알려줄 때에는 차량의 연식, 부품 사용기간 등을 우선적으로 고려할 수 있으며, 자동차 제조사의 의무부품 보유기간이 지난 차량의 경우 중고부품 등을 사용하도록 할 것</u>

현행	개정안
3. 중고부품 또는 재생부품을 사용하여 정비할 경우 그 이상 여부를 <u>확인</u> 할 것	3. ----- ----- <u>확인</u> <u>하고 정비 의뢰자가 안전성을 인지할 수 있도록 알려줄---</u>
4. ~ 8. (생략)	4. ~ 8. (현행과 같음)
⑥ ~ ⑩ (생략)	⑥ ~ ⑩ (현행과 같음)
	부칙
	이 법은 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행한다.

나. 검토의견

현행법 제58조제5항에서는 자동차정비업자의 준수사항에 대해 규정하고 있는데, 같은 항 제2호에서는 정비에 필요한 신부품(자동차제작사가 주문하여 생산한 부품이나 품질인증부품을 포함한 대체부품 중 사용되지 아니한 부품을 말한다), 중고부품 또는 재생부품 등을 정비 의뢰자가 선택할 수 있도록 알려주도록 하고,

중고부품 또는 재생부품을 사용하여 정비할 경우 그 이상 여부를 확인하도록 하고 있음.¹⁾

1) 「자동차관리법」

제58조(자동차관리사업자 등의 고지 및 관리의 의무 등) ① ~ ④(생략)

⑤ 자동차정비업자는 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다.

1. 삭제

2. 정비에 필요한 신부품(자동차제작사가 주문하여 생산한 부품이나 품질인증부품을 포함한

그런데 실제 현장에서는 부품 교체시 대다수가 신부품으로 교체되고 정비 의뢰자가 부품을 선택할 수 있다는 사실이 명확히 안내되지 않는 경우가 많아 소비자 선택권을 침해하고 있다는 지적이 있으며, 이는 자동차 수리비 및 그에 따른 자동차 보험료 인상 요인의 하나로 지적되고 있음.²⁾

이에 개정안은 부품 등을 정비 의뢰자가 선택할 수 있도록 알려줄 때 차량의 연식, 부품의 사용기간 등을 우선적으로 고려하여 안내하도록 하고, 자동차 제조사의 의무부품 보유기간이 경과한 차량의 경우 감가상각, 단종 등을 고려하여 중고부품 등을 사용하도록 하며, 중고부품 등을 사용할 경우 그 이상 여부를 확인한 후 정비 의뢰자가 안전성을 인지할 수 있도록 함으로써 소비자의 권리를 보호하고 불필요한 보험료 인상 요인을 억제하는 동시에 자원 재활용을 통한 탄소 저감과 환경 보호에도 기여하고자 하는 것으로 그 취지는 긍정적으로 보임.

대체부품 중 사용되지 아니한 부품을 말한다), 중고부품 또는 재생부품 등을 정비 의뢰자가 선택할 수 있도록 알려줄 것

3. 중고부품 또는 재생부품을 사용하여 정비할 경우 그 이상 여부를 확인할 것
 4. 표준정비시간을 인터넷과 인쇄물 등 국토교통부령으로 정하는 방법에 따라 공개할 것
 5. 국토교통부령으로 정하는 주요 정비 작업에 대해서는 시간당 공임 및 표준정비시간을 정비의뢰자가 잘 볼 수 있도록 사업장 내에 게시할 것
 6. 정비를 의뢰한 자에게 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 점검·정비견적서와 점검·정비명세서를 발급하고 사후관리 내용을 고지할 것
 7. 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 사후관리를 할 것
 8. 거짓으로 점검·정비견적서와 점검·정비명세서를 작성하여 발급하지 아니할 것
- 제134조(자동차정비업자의 사후관리등) ①, ②(생략)
- ③ 정비업자는 정비의뢰자의 요구 또는 동의없이 임의로 자동차를 정비하여서는 아니되고, 정비에 필요한 신부품·재생품 등은 정비의뢰자가 선택할 수 있도록 알려주어야 하며, **중고 또는 재생품을 사용하여 정비할 경우에는 그 이상여부를 확인하여야 한다.**
- 2) 보험개발원에 따르면 최근 5년간 부품수리비 지급내역을 살펴보면, ('19) 건당 평균 748만원 → ('23) 평균 935만원으로 지속적으로 상승하는 추세를 보임.
('19) 748 → ('20) 808 → ('21) 847 → ('22) 897 → ('23) 935

다만, 개정안에 대해서는 다음과 같은 점들을 고려하여 충분한 논의가 필요할 것으로 보임.

먼저, 현행법 제32조의2 및 시행규칙 제49조의3에 따르면 사업자가 동일한 형식의 자동차를 최종 판매한 날부터 8년 동안 부품을 보유할 것을 규정하고 있음.³⁾

개정안은 이 기간이 지난 차량의 경우 부품 교체시 중고부품 등을 의무적으로 사용하도록 하고 있는데 이는 법 제58조제5항제2호에 따라 부여되는 정비 의뢰자의 선택권을 제한하는 측면이 있고, 중고부품 등의 수급이 원활하지 않을 경우 부품 조달 어려움에 따른 정비 지연을 야기할 가능성도 있다는 지적이 있음.

다음으로, 현행 중고부품은 해체재활용업자가 손상 및 누유상태 등 이상유무만을 점검 후 공급하고 있어⁴⁾ 객관적인 안전성 인증 절차가 없는데, 주요 부품 등에 대해서도 일률적으로 중고부품 등을 사용하도록

3) 자동차관리법 제32조의2(자기인증을 한 자동차에 대한 사후관리 등) ① 자동차제작자등은 자기인증을 하여 자동차를 판매한 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 필요한 시설 및 기술인력을 확보하고 다음 각 호의 조치(이하 이 조에서 “사후관리”라 한다)를 하여야 한다.

2. 국토교통부령으로 정하는 기간까지 자동차의 정비에 필요한 부품의 공급

자동차관리법 시행규칙 제49조의3(무상수리기간 및 부품의 공급기간 등) ② 자동차제작자등은 법 제32조의2제1항제2호에 따라 자기인증을 하여 판매한 자동차의 원활한 정비를 위하여 동일한 형식의 자동차를 최종 판매한 날부터 8년 이상 정비에 필요한 부품을 공급해야 한다. 다만, 비슷한 다른 부품의 사용이 가능한 경우에는 해당 부품을 공급하고 있는 것으로 본다.

4) 「자동차관리법 시행규칙」 제138조(해체재활용대상자동차장치) ③ 해체재활용과정에서 회수되어 자동차 수리용으로 재사용되는 중고부품은 자동차안전기준등에 저촉되지 아니 하여야 한다.

⑤ 자동차해체재활용업자는 별지 제95호서식의 중고부품점검표에 주요 기능성장치의 손상 및 누유상태 등 이상유무를 기록하여야 한다.

규정하는 것은 안전성을 담보하기 어려운 측면이 있고, 문제발생시 해체재활용업자와 자동차 정비업자 간 책임소재 갈등 발생이 우려된다는 지적도 있음.

또한, 개정안 제58조제5항제3호에서는 정비업자가 중고부품 또는 재생부품을 사용하여 정비할 경우 그 이상 여부를 확인하고 정비 의뢰자가 안전성을 인지할 수 있도록 알려주도록 하고 있는데, 부품의 안전성에 대해서는 단순 부품의 이상 여부 뿐만 아니라 부품의 전반에 대한 성능 검증 등을 통해 판단할 수 있는 사항으로 이는 정비업자가 수행할 수 있는 업무 범위를 초과한다는 의견이 있음.

다. 관계 부처 및 단체 의견

1) 국토교통부

연식에 따른 중고부품 등 의무사용은 소비자 선택권을 제한할 뿐만 아니라, 안전운전에 위험을 가져올 수 있는 주요부품에 대하여도 인증 없는 중고부품 등을 사용할 경우 안전 위해 요인으로 작용할 우려가 있음.

중고부품 수급이 원활하지 않을 경우 정비지연으로 인한 소비자의 시간적·경제적 피해 발생 및 보험료 인상요인으로 작용할 우려가 있음.

또한, 자동차 수리비 중 '24년 정비공임은 '22년 대비 약 10.7% 인상, '24.9월 기준 소비자물가지수도 '14년 대비 20.5% 상승되어 신부품 사용이 보험료 인상의 주된 요인이라고 보기 어려움⁵⁾

한편, 현행 중고부품은 해체재활용업자가 손상 및 누유상태 등 이상 유무만을 점검 후 공급하고 있어 객관적인 안전성 인증 절차가 없는데 중고부품 관련 문제발생 시 해체재활용업자와 자동차정비업자 간 책임 소재 갈등 발생이 우려됨.

2) 전국자동차검사정비사업조합연합회

(개정안 제58조제5항제2의2)

자동차제조사의 의무부품 보유기간이 지났다는 이유로 무조건 중고 부품만을 사용하여 정비토록 하는 것은 소비자의 선택의 자유를 침해하는 것임.

또한, 중고부품 사용정비 의무를 자동차정비업자에게 부여하는 것은 문제 발생 시 힘없는 정비업자에게 책임만 전가하는 조항임.

전국 36,190개 자동차정비업체에 필요한 중고부품을 원활하게 공급할

5) 부품과 관련하여 최근 5년간 부품비 지급내역을 살펴보면, ('19) 건당 평균 748천원 → ('23) 평균 935천원으로 지속적으로 상승하는 추세를 보임.
('19) 748 → ('20) 808 → ('21) 847 → ('22) 897 → ('23) 935

수 있도록 공급망 우선 확보가 필요함.

개정안에 따를시 필요한 중고부품 수급 불가로 인한 정비지연으로 정비의뢰자의 시간적·경제적 피해 등 문제 발생이 우려됨.

현행 중고부품은 해체재활용과정에서 해체재활용업자가 점검하여 공급하고 있으며, 정비업자는 공급받은 부품으로 정비를 수행하고 이상여부를 확인하도록 되어있어, 중고부품에 대한 객관적인 안전성 인증 절차가 부재인 상황이며 중고부품 관련 문제발생 시 해체재활용업자와 정비업자 간 책임소재 문제가 발생할 수 있음.

(개정안 제58조제5항제3호)

정비의뢰자가 안전성을 인지할 수 있도록 알려줄 필요는 있으나, 정비항목에 따라 알려줄 방법이 없는 경우가 대부분이므로 가능한 경우로 한정할 필요가 있음.

3) 한국자동차검사정비사업조합연합회

(개정안 제58조제5항제2의2)

현행법상 정비사업자의 사용부품 안내 및 소비자의 선택권이 보장되어 있음. 자동차제조사 의무부품 보유기간이 지난 부품에 대한 의무사용을

법제화하게 되면 소비자의 선택권 보장 침해, 정비사업자에게 과도한 의무이행 규제 및 정비부담 가중될 우려가 있음.

(개정안 제58조제5항제3호)

현재도 소비자가 중고부품사용 의뢰시 충분한 안내(정비사업자 책임 및 보증 관련, 부품성능)를 하고 있으나 이를 법제화하여 의무사항으로 만들 경우 안정성을 확신할 수 없는 중고부품에 대한 안정성을 알려주라는 건 분쟁만을 조장할 수 있음.

4) 전국자동차전문정비사업조합연합회

(개정안 제58조제5항제2의2)

실제 정비 현장에서 정비의뢰자에게 부품을 선택할 수 있게 하고 있음. 자동차 제조사의 의무부품 보유기간인 8년이 경과한 차량에 중고 부품만을 사용하도록 하는 것은 소비자의 선택권을 지나치게 제한하는 처사이며, 보험업계 및 중고부품이나 재생부품 제작·취급업자를 위한 정책으로 보여짐. 자동차 제조사의 의무부품 보유기간을 20~30년으로 연장해서 자동차를 오래 탈 수 있도록 하는 것이 소비자 권리보호이며, 자원재활용 및 탄소저감에 적극적으로 기여하는 것임.

(개정안 제58조제5항제3호)

정비업자는 정비의뢰자가 선택한 부품으로 교환작업 후 정상작동여부를 확인하여 출고(인계)까지가 업무로, 안전성을 인지할 수 있도록 알려주라는 것은 어불성설이고, 부품의 안정성은 정비업자의 영역이 아니라 부품 생산자의 영역이므로 정비업자가 설명할 수 있는 부분이 아님.

5) 한국자동차전문정비사업조합연합회

(개정안 제58조제5항제2의2)

현재 정비 의뢰자는 신품, 재제조품, 중고품, 인증대체부품, 수입부품을 선택할 수 있도록 선택권을 보장받고 있음. 자동차 제조사의 의무부품 보유기간이 지난 차량이라 하더라도 소비자의 선택이 우선되어야 하며 이는 정비 의뢰자에 대한 규제로 작용할 우려가 있음.

(개정안 제58조제5항제3호)

동조 제5항제2호에 ‘중고부품 또는 재생부품을 정비의뢰자가 선택할 수 있도록 알려줄 것’ 과 같이 명시되어 있기 때문에 안전성 인지에 대해 별도로 언급한다는 것은 정비업자에게 과도한 규제로 작용할 수 있음. 중고부품에 대한 공공적인 안전성 인증 절차가 부재한 상태에서 해체재 활용업자와 정비업자 간 문제가 발생할 소지가 있어 개정 불필요함.

6) 보험개발원

자동차 제조사의 부품을 대체할 수 있는 수단으로 중고부품만을 명시하고 있어 해석에 오해의 소지가 있을 수 있음. 따라서, 신부품에 해당하면서도 가격이 저렴한 품질인증부품이나 재생부품(재제조부품) 등도 본 개정안 내용에 추가하여 불필요한 오해석을 방지할 필요가 있음.

문 의 처
02)6788-5582

□ 자동차관리법

제32조의2(자기인증을 한 자동차에 대한 사후관리 등) ① 자동차제작자등은 자기인증을 하여 자동차를 판매한 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 필요한 시설 및 기술인력을 확보하고 다음 각 호의 조치(이하 이 조에서 “사후관리”라 한다)를 하여야 한다.

2. 국토교통부령으로 정하는 기간까지 자동차의 정비에 필요한 부품의 공급

제58조(자동차관리사업자 등의 고지 및 관리의 의무 등) ⑤ 자동차정비업자는 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다.

2. 정비에 필요한 신부품(자동차제작사가 주문하여 생산한 부품이나 품질인증부품을 포함한 대체부품 중 사용되지 아니한 부품을 말한다), 중고부품 또는 재생부품 등을 정비 의뢰자가 선택할 수 있도록 알려줄 것

3. 중고부품 또는 재생부품을 사용하여 정비할 경우 그 이상 여부를 확인할 것

7. 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 사후관리를 할 것

□ 자동차관리법 시행규칙

제49조의3(무상수리기간 및 부품의 공급기간 등) ② 자동차제작자등은 법 제32조의2 제1항제2호에 따라 자기인증을 하여 판매한 자동차의 원활한 정비를 위하여 동일한 형식의 자동차를 최종 판매한 날부터 8년 이상 정비에 필요한 부품을 공급해야 한다. 다만, 비슷한 다른 부품의 사용이 가능한 경우에는 해당 부품을 공급하고 있는 것으로 본다.

제134조(자동차정비업자의 사후관리등) ① 정비업자가 법 제58조제5항제7호에 따라 해야 하는 사후관리사항은 다음 각 호와 같다.

2. 점검·정비의 잘못으로 인하여 다음 각 목의 구분에 따른 기간중에 발생하는 고장등에 대한 무상점검·정비

다. 차령 3년 이상 또는 주행거리 6만킬로미터 이상의 자동차 : 점검·정비일부터 30일 이내

③ 정비업자는 정비의뢰자의 요구 또는 동의없이 임의로 자동차를 정비하여서는 아니되고, 정비에 필요한 신부품·재생품 등은 정비의뢰자가 선택할 수 있도록 알려주어야 하며, 중고 또는 재생품을 사용하여 정비할 경우에는 그 이상여부를 확인하여야 한다.

제138조(해체재활용대상자동차장치) ③ 해체재활용과정에서 회수되어 자동차 수리용으로 재사용되는 중고부품은 자동차안전기준등에 저촉되지 아니 하여야 한다.

⑤ 자동차해체재활용업자는 별지 제95호서식의 중고부품점검표에 주요 기능성장치의 손상 및 누유상태 등 이상유무를 기록하여야 한다.

참고 2

정비이력별 수리부품 통계

(단위 : 건)

구분	'19	'20	'21	'22	'23	'24.9.까지
① 신품	10,350,561 (95.1%)	5,559,534 (91.8%)	5,983,641 (92.8%)	6,664,938 (94.0%)	6,676,011 (94.2%)	4,873,244 (93.9%)
② 재제조품	320,704 (2.9%)	299,556 (4.9%)	279,639 (4.3%)	260,692 (3.7%)	239,872 (3.4%)	187,127 (3.6%)
③ 중고품	166,740 (1.5%)	149,291 (2.5%)	137,663 (2.1%)	126,523 (1.8%)	123,218 (1.7%)	96,656 (1.9%)
④ 인증대체부품	- (0.0%)	- (0.0%)	- (0.0%)	748 (0.0%)	3,495 (0.0%)	3,220 (0.1%)
⑤ 수입부품	46,222 (0.4%)	50,874 (0.8%)	46,816 (0.7%)	39,338 (0.6%)	44,243 (0.6%)	31,876 (0.6%)
합계	10,884,227	6,059,255	6,447,759	7,092,239	7,086,839	5,192,123

* 자동차관리법 시행규칙 제116조제1항제2호에 따른 자동차정비업자의 전산정보처리조직 전송자료에 따른 통계임

** 신부품 : 신품, 인증대체부품

① 신품 : 자동차 제작사 및 부품업체가 공급하는 신품(자동차 제작사의 경우에는 사후관리용 보증부품 포함)

② 재제조품 : 환경친화적 산업구조로의 전환촉진에 관한 법률 제22조에 따라 산업통상자원부장관·환경부장관이 공동고시한 품목을 일련의 과정을 거쳐 원래(신품)의 성능을 유지할 수 있는 상태로 만든 부품

③ 중고품(재생품* 포함) : 자동차관리법 제58조 및 같은 법 시행규칙 제138조에 따라 해체재활용과정 등에서 회수되어 자동차 수리용으로

재사용 되는 부품

* 재생품 : 불량 발생한 중고품 등을 수리하여 재사용하는 부품

④ 인증대체부품 : 자동차제조사에서 출고된 자동차에 장착된 부품을 대체하여 사용할 수 있도록 하는 부품으로, 대체부품인증기관이 성능 및 품질을 인증한 경우 ‘인증대체부품’이라고 함

⑤ 수입부품 : 해외에서 수입하여 사용하는 부품